



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Frau
Dr. Lilly Damm

Beilagen

LAD1-BI-266/623-2022

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.lad1@noel.gv.at

Fax: 02742/9005-13610 Bürgerservice: 02742/9005-9005

Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

-	Bezug	Bearbeitung	(0 27 42) 9005 Durchwahl	Datum
		Mag. Elisabeth Humer- Popović	12530	15. Mai 2024

Betrifft

Dr. Lilly Damm - Verkehrssituation in 2020 Oberfellabrunn

Sehr geehrte Frau Dr. Damm!

Bezugnehmend auf Ihr weiteres Schreiben vom 8. April 2024, betreffend befürchtete Gesundheitsgefährdungen durch Verkehrslärm in der Hollabrunnerstraße in Oberfellabrunn und Ihrer Ansicht, wonach die Aussage des Amtssachverständigen für Allgemeinmedizin und Umweltmedizin nicht zutreffend sei, dürfen wir Ihnen mitteilen, dass wir für Sie neuerlich mit dem Amtssachverständigen Kontakt aufgenommen haben.

Seitens des Amtssachverständigen für Allgemeinmedizin und Umweltmedizin wurde uns folgende ergänzende Stellungnahme zu Ihrem Vorbringen übermittelt:

„Die WHO hält in den “Environmental Noise Guidelines for the European Region” 2018 fest:

The 5% relevant risk increase occurs at a noise exposure level of 59.3 dB Lden. The weighted average of the lowest noise levels measured in the studies was 53 dB Lden and the RR increase per 10 dB is 1.08.

Die relevante Risikoerhöhung von 5 % tritt bei einem Lärmexpositionspegel von 59,3 dB Lden auf. Der gewichtete Durchschnitt der niedrigsten in den Studien gemessenen Lärmpegel betrug 53 dB Lden, und der RR-Anstieg pro 10 dB beträgt 1,08.

Die guideline levels for road traffic noise der WHO lauten daher

Incidence of IHD (ischämische Herzerkrankung)

The 5% relevant risk increase occurs at a noise exposure level of 59.3 dB Lden. The weighted average of the lowest noise levels measured in the studies was 53 dB Lden and the RR increase per 10 dB is 1.08.

Benchmark Level: 5% increase of RR

Evidence quality: High quality

Prevalence of highly annoyed population (%HA) (Highly Annoyed = Stark Belästigt)

There was an absolute risk of 10% at a noise exposure level of 53.3 dB Lden.

Benchmark Level: 10% absolute risk

Evidence quality: Moderate quality

In accordance with the prioritization process (see section 2.4.3), the GDG set a guideline exposure level of 53.3 dB Lden for average exposure, **based on the relevant increase of the absolute %HA.**

Die 53 dB für den Lden, die die WHO für Straßenverkehrslärm festlegt, resultieren daher nicht aus den 53 dB für die untere Grenze der ischämischen Herzerkrankung, sondern aus den 53,3 dB HA (highly annoyed), also den 10 % der Befragten, die sich bei diesem Pegelwert stark belästigt fühlen bzw. angeben stark belästigt zu sein.

Warum selbst die WHO, von der keinesfalls behauptet werden kann, dass sie sich zugunsten etwaiger Verkehrserzeuger bzw. Lärmerreger ausspricht, nicht die 53 dB, sondern die 59,3 dB nimmt erklärt sie hier:

Cardiovascular disease: IHD

High-quality epidemiological evidence described in the systematic review on cardiovascular and metabolic effects of environmental noise indicates that exposure to

road traffic noise increases the risk of IHD (van Kempen et al., 2018). The GDG was confident that health risks result from exposure at an RR increase in the order of 5–10% in the incidence of IHD. This is similar to the reasoning in the WHO air quality guidelines for fine particulate matter (PM_{2.5}) (WHO, 2006). To determine a relevant risk increase for IHD, the GDG took as a starting-point the RR increase of 5% measured in epidemiological studies of environmental noise or air pollution. Taking into account the incidence of IHD and the seriousness of the disease, it considered lowering the RR increase for IHD to 1%, as a 5% RR increase might imply a comparatively high absolute risk from a population perspective. To decide on the final benchmark value for IHD, several aspects were considered: the number of people in a population affected by IHD; whether health risks caused by noise would make up a large part of the incidence of the disease; other examples of health risks of similar magnitude leading to preventive action. For IHD, in an average EU country with 20 million inhabitants, an RR increase of 5% for IHD would lead to several thousand extra cases attributable to noise yearly. This corresponds to a proportion of cases of IHD attributable to noise exposure of less than 10%, which is still relatively small. **After extensive discussion at the very end of the guideline development process, the GDG decided to adhere to 5% as the relevant risk increase** (= Nach ausführlicher Diskussion ganz am Ende des Leitlinien-entwicklungsprozesses beschloss die GDG, 5 % als relevante Risikoerhöhung beizubehalten).

GDG = Guideline Development Group

RR = relative risk

In diesem Zusammenhang und für Österreich von Bedeutung, in Verwaltungsverfahren ist eine Unterscheidung zu treffen. So hat der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt festgestellt, dass es einen Unterschied zwischen Belästigung und Gesundheitsgefährdung gibt bzw. ein solcher zu treffen ist, wobei auch der Beurteilungsmaßstab ein anderer ist bzw. ein anderer sein muss.

Belästigungen sind, in Begutachtungsverfahren, unter Bezugnahme auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen zu beurteilen (siehe Gewerbeordnung).

Im Gegensatz hierzu ist den Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofs, Entscheidungsdatum 31.03.1992, Geschäftszahl 91/04/0306, zu entnehmen, dass für die Gefährdung von Leben oder Gesundheit (ua von Nachbarn) nicht der normal empfundene, gesunde Mensch der Maßstab ist, sondern es ist von einer dem Stand der medizinischen Wissenschaft entsprechenden, objektiven Gegebenheiten Rechnung tragenden Durchschnittsbetrachtung auszugehen.

Eine der objektiven Gegebenheiten Rechnung tragenden Durchschnittsbetrachtung liegt meines Dafürhaltens der NÖ Landestraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung zu Grunde (wobei diese auf der Bundestraßenlärmimmissionsschutzverordnung BStLärmIV aufbaut und die dort angeführten Grenzwerte einem medizinischen Gutachten entnommen wurden).

Dort ist festgelegt, dass für unzumutbare Belästigungen von zu schützenden Personen Immissionsgrenzwerte von 60 dB zur Tagzeit und 50 dB zur Nachtzeit gelten. Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm gilt gemäß dieser Lärmimmissionsschutzverordnung ein $L_{den} = 65$ dB und ein $L_{night} = 55,0$ dB.

*Daher **könnten** in einemungsverfahren aus gutachterlicher Sicht ausschließlich die 59,3 dB L_{den} herangezogen werden und keinesfalls die 53 dB.*

59,3 dB als L_{den} werden gemäß den Berechnungen im

Bericht „Schallimmissionen durch den KFZ-Verkehr auf der L42 -

Hollabrunnerstraße im Abschnitt zwischen ONr. 50 und ONr. 61 in 2020

Oberfellabrunn“ vom 11. Februar 2022, erstellt von Werner Talasch

bei der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit an einigen Immissionspunkten überschritten (der höchste errechnete Wert beträgt 60,4 dB L_{den}).

Wenn sich alle Verkehrsteilnehmer an die verordnete Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h halten gibt es keine Überschreitung dieses Wertes.“

Aus rechtlicher Sicht darf ich Ihnen ergänzend zu Ihrem Schreiben mitteilen, dass aus der von Ihnen angeführten NÖ Umgebungslärmschutzverordnung keine Ansprüche auf bestimmte Verkehrsmaßnahmen in Oberfellabrunn abgeleitet werden können.

Die NÖ Umgebungslärmschutzverordnung wurde basierend auf § 24 NÖ Straßengesetz 1999 erlassen. § 24 NÖ Straßengesetz regelt Folgendes:

„Die Landesregierung hat durch Verordnung unter Bedachtnahme auf das umzusetzende Unionsrecht sowie die Erfahrungen und Erkenntnisse im Bereich des Lärmschutzes, der Lärminderung und der Lärmverhütung nähere Regelungen zu erlassen über:

- 1. die Lärmindizes;*
- 2. die Bewertungsmethoden für Lärmindizes,*
- 3. die Schwellenwerte und Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen,*
- 4. die Anforderungen für die Ausarbeitung, insbesondere Darstellung, Aufmachung, Datenformat und Inhalt, von strategischen Lärmkarten und von Aktionsplänen sowie der damit jeweils im Zusammenhang stehenden Mindestinformationen,*
- 5. die Festlegung der Ballungsräume,*
- 6. die Festlegung der ruhigen Gebiete und*
- 7. die elektronischen Datenformate für die Übermittlung der strategischen Lärmkarten, Geodaten, Aktionspläne und Berichte.*

Dabei kann auch die Verbindlichkeit von technischen Normen und Richtlinien, wie sie insbesondere in den Anhängen I bis VI der Richtlinie 2002/49/EG (§ 25 Z 4) und deren Änderungsrichtlinien oder in Europäischen Normen (EN-Normen) enthalten sind, angeordnet werden.“

Dieser § 24 NÖ Straßengesetz 1999 ist in Zusammenschau mit §§ 19 – 23 NÖ Straßengesetz 1999 zu lesen, welche gemeinsam die Bestimmungen des NÖ Straßengesetzes 1999 zum „Umgebungslärmschutz“ enthalten. Nach diesen Bestimmungen hat die Landesregierung Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sowie allgemein Ballungsräume (sh. § 11 NÖ Umgebungslärmschutzverordnung) und Hauptverkehrsstraßen (Straßen mit mehr als drei Millionen Kfz-Fahrten/Jahr) festzustellen und für diese **strategische Lärmkarten** auszuarbeiten. Auf Grundlage der strategischen Lärmkarten hat die NÖ Landesregierung **Aktionspläne** auszuarbeiten und diese alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Die strategischen Lärmkarten sowie die Aktionspläne haben den durch Verordnung gemäß § 24 NÖ Straßengesetz 1991 (=NÖ Umgebungslärmschutz-verordnung) festgelegten Anforderungen zu entsprechen.

Die strategischen Lärmkarten dienen der Information der Öffentlichkeit sowie der strategischen Planung und bilden damit auch die Grundlage für die Umgebungslärm-Aktionsplanung. Sie sind jedoch nicht geeignet, individuelle Lärmbelastungen zu beschreiben. Durch die Aktionspläne werden auch **keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet** (§ 21 Absatz 4 NÖ Straßengesetz 1999).

Bei welchen Straßen oder Gebieten in Niederösterreich die Kriterien für die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen vorliegen, können Sie unter <https://www.laerminfo.at/> abrufen. Unter <https://www.laerminfo.at/aktionsplaene/ap2024.html> können Sie den Entwurf des aktuellsten Aktionsplan des Landes Niederösterreich für den Straßenverkehr (ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen) einsehen.

Weder die Hollabrunnerstraße noch eine andere Straße in Oberfellabrunn erfüllt die gesetzlichen Kriterien für die Erstellung von strategischen Lärmkarten oder Aktionsplänen nach dem NÖ Straßengesetz 1999, weshalb im gegenständlichen Fall kein Anwendungsgebiet für die NÖ Umgebungslärmschutzverordnung vorliegt.

Abschließend darf ich Ihnen mitteilen, dass die zuständige Verkehrsbehörde im gegenständlichen Fall bereits eine Verordnung erlassen hat, die für die Gemeindestraße „Hollabrunnerstraße“ in Oberfellabrunn eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festlegt. Wie auch im Bericht von Werner Tallasch vom 11. Februar 2022 festgehalten, werden bei dieser höchstzulässigen Geschwindigkeit die Lärmgrenzwerte jedenfalls eingehalten. Rechtlich sind zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte daher keine darüberhinausgehenden Schritte zu setzen.

Zur Einhaltung der rechtlich zulässigen Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgen immer wieder behördliche Kontrollen.

Eine ununterbrochene und absolute Kontrolle aller Benutzer der „Hollabrunnerstraße“ in Oberfellabrunn ist faktisch nicht umsetzbar, in Zusammenschau mit der Vielzahl an Straßen im Gebiet der Stadtgemeinde und des Bezirks Hollabrunn nicht verhältnismäßig und wohl auch seitens der breiten Bevölkerung von Oberfellabrunn nicht wirklich gewünscht.

Wir hoffen, dass wir die gegenständliche Angelegenheit damit abschließend klären konnten.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landeshauptfrau
Mag. H u m e r - P o p o v i ć